VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 194)
z dnia 22 października 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 194)

22 października 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

– rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, ustawy – Prawo upadłościowe i naprawcze oraz ustawy o transporcie kolejowym (druk nr 1435).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Jakub Majewski** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Ireneusz Górski** członek Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, **Ryszard Kuć** prezes Zarządu – dyrektor generalny spółki Przewozy Regionalne, **Ireneusz Wasilewski** członek Zarządu PKP Cargo S.A., **Agata Rybak** dyrektor w PKP Intercity S.A., **Katarzyna Klimowicz** zastępca dyrektora w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz **Maria Sędek** przewodnicząca sekcji zawodowej NSZZ „Solidarność” w PKP Intercity S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Magdalena Klorek** i **Łukasz Nykiel** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Witam państwa, otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Rząd reprezentowany jest przez pana ministra Andrzeja Massela wraz z zespołem współpracowników, witam serdecznie.

Porządek posiedzenia państwo otrzymaliście. Czy są uwagi do tego porządku? Nie widzę. Porządek dotyczy rozpatrzenia sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, ustawy – Prawo upadłościowe i naprawcze oraz ustawy o transporcie kolejowym, druk nr 1435. Przystępujemy do realizacji porządku. Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, oddaję głos.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, otóż, przed przystąpieniem do rozpatrywania projektu ustawy w takich zapisach, w jakich został on przyjęty przez podkomisję, chcę złożyć wniosek formalny – przed rozpatrywaniem – o odrzucenie tego projektu, dlatego że rozpatrywanie tego projektu, nawet wprowadzenie w nim drobnych zmian, nie zmienia istoty tego projektu, nie zmienia zasad, jakie są przyjęte, jeśli chodzi o zgłoszenie upadłości spółki kolejowej. Dlatego też uważam, że w pierwszej kolejności powinien być rozpatrzony mój wniosek o odrzucenie projektu w całości.

Uzasadnię. Otóż, w tych zapisach, które zostały przyjęte przez podkomisję powołaną w ramach naszej Komisji, ten projekt powoduje, że mogą zostać podjęte, i zostaną podjęte, działania szkodliwe w ogóle dla państwa polskiego, dla funkcjonowania gospodarki w całości, jeśli chodzi o funkcjonowanie codziennego życia ludności. Dlaczego? Otóż zapisy ustawy, konsekwencja zapisów, co do których rząd na posiedzeniach podkomisji upierał się, to jest przyjęcie zasady, że – praktycznie rzecz biorąc – nawet na wniosek

firmy, która zalega – tutaj konkretnie powiem, bo ta ustawa jest uchwalana konkretnie pod upadłość Przewozów Regionalnych – a więc, jeżeli firma zalega z płatnością nawet kilkudziesięciu tys. zł Przewozom Regionalnym i zgłoszą wniosek o upadłość do sądu, to w takiej sytuacji, biorąc pod uwagę sytuację obecną przewoźnika, sąd będzie musiał ten wniosek uwzględnić. Z drugiej strony, jesteśmy w takiej sytuacji, że po wejściu w życie tej ustawy Zarząd Przewozów Regionalnych, z punktu widzenia odpowiedzialności karnej, będzie zmuszony do tego, żeby sam złożyć natychmiast, w następnym dniu po wejściu w życie ustawy, wniosek o upadłość własnej firmy. W innym przypadku będzie odpowiadał karnie z tego tytułu, przepisy są dosyć jednoznaczne. Jeżeli wiec tak na to patrzymy, to znajdujemy się w tym momencie praktycznie, będziemy się znajdowali praktycznie, jeżeli weźmiemy pod uwagę termin wejścia w życie tej ustawy, można powiedzieć, w przededniu takiej sytuacji.

Wtedy, co się dzieje? Otóż, ustawa mówi, że syndyk może dalej prowadzić działalność polegającą na wykonywaniu usług. Są dalej rozważania, co dalej z licencją, itd., są różne wątpliwości. Ale to słowo: „może". Praktyka – a przejrzałem to bardzo dokładnie – procesów upadłościowych i decyzji sądów gospodarczych jest jednoznaczna. Jeżeli jest jakakolwiek możliwość doprowadzenia do jakiegoś układu, czyli pozostawienia firmy w funkcjonowaniu, to sąd gospodarczy może zgodzić się na jakąkolwiek działalność. Ale proponowałem na posiedzeniu podkomisji wprowadzenie innych regulacji do prawa upadłościowego, tylko w stosunku do spółek kolejowych, co zostało w całości odrzucone. W tej sytuacji należy przyjąć, że ta upadłość będzie ogłoszona. I należy przyjąć, że syndyk nie podejmie decyzji o prowadzeniu dalszej działalności. Syndyk będzie wyznaczony przez sędziego gospodarczego. Nie będzie prawdopodobnie osoby z uprawnieniami syndyka, która pracuje na kolei. Rozglądałem się, czy taka osoba jest i nie dowiedziałem się, czy taka osoba jest, w związku z tym będzie powołany normalny syndyk zajmujący się upadłością przedsiębiorstw. Ryzyka nie przyjmie na siebie, zatrzyma działalność, podejmie normalne sprawy związane z procesem upadłościowym.

W takiej sytuacji, co się dzieje w całym kraju? To jest główny przewoźnik ludzi dojeżdżających do pracy, do szkoły, to jest codzienna obsługa dojazdów do miast. W takiej sytuacji wprowadzimy po prostu zagrożenie paraliżu gospodarczego kraju.

W zapisach podkomisji została przyjęta ustawa szkodliwa dla państwa polskiego. To nie ulega najmniejszej wątpliwości, więc w związku z tym, z punktu widzenia odpowiedzialności za to, co może się stać, zwracam się do państwa posłów o odrzucenie tego projektu ustawy.

Zastrzegam, że jest to kwestia bardzo istotna. Pana przewodniczącego w związku z tym, ponieważ są tu urządzenia do głosowania, chciałbym prosić o to, stawiam drugi formalny wniosek, żeby ten wniosek został przegłosowany imiennie, żeby była odpowiedzialność osobista, w pełni, osób, które podejmą takie decyzje.

Pierwszy mój wniosek jest o odrzucenie projektu ustawy w całości. Chciałbym zwrócić się o to, aby to zostało uwzględnione, z punktu widzenia odpowiedzialności za państwo polskie, za jego funkcjonowanie. Jest to jeden z najgroźniejszych momentów, z mojego punktu widzenia, na przestrzeni mojej wieloletniej pracy w parlamencie, jeśli się parlament na to zdecyduje, na który także decyduje się rząd, podejmując takie ryzyko, bez zbadania skutków rynkowych, bez jakichkolwiek głębszych konsultacji, co się stanie, kto przejmie przewozy, co się stanie, kto będzie w stanie podołać temu wszystkiemu, co zacznie się dziać? Żadnych konkretnych skutków, jakiejkolwiek kolejności działań. W uzasadnieniu tej ustawy powinno być zawarte, że jeżeli to się stanie, to zostaną podjęte konkretne, takie to a takie działania. Kto przejmie przewozy? Takie procesy przecież w ogóle – proces ogłoszenia w gazetach upadłości, sprzedaży pociągów, sprzedaży mienia, wszystkiego, co dzieje się podczas upadłości – miałem wątpliwą przyjemność w życiu obserwować. Patrząc z takiego punktu widzenia uważam, że mój wniosek jest w pełni zasadny.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo prosimy o zabranie głosu przedstawiciela Biura Legislacyjnego, w związku ze zgłoszonymi wnioskami.

Legislator Łukasz Nykiel:

Dziękuję, panie przewodniczący. W pierwszej kolejności chcielibyśmy prosić pana posła o sprecyzowanie tego pierwszego wniosku. Czy jest to wniosek o odrzucenie projektu, czy też wniosek o odrzucenie sprawozdania podkomisji o projekcie, bo to by nam…

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

O odrzucenie sprawozdania podkomisji.

Legislator Łukasz Nykiel:

O odrzucenie sprawozdania podkomisji. To jest pierwsza rzecz.

Drugi wniosek jest rzeczywiście wnioskiem proceduralnym, o głosowanie w tej sprawie imienne.

Teraz tak, jeśli chodzi o pierwszy wniosek, czyli o odrzucenie sprawozdania podkomisji, konsekwencją przyjęcia takiego wniosku będzie, jak sama nazwa wskazuje, odrzucenie sprawozdania podkomisji przez Komisję, natomiast projekt z druku 1435 nadal będzie funkcjonował i od decyzji Komisji będzie zależało, co dalej z tym projektem z tego druku zrobić – czy powołać ponownie podkomisję, czy też sama Komisja zajmie się ponownie tym projektem? To jest pierwsza rzecz.

Natomiast, naszym zdaniem, nie jest to wniosek formalny, lecz wniosek merytoryczny. Dlatego też ten wniosek powinien zostać oczywiście poddany pod głosowanie jako wniosek najdalej idący, natomiast po przedstawieniu sprawozdania podkomisji przez sprawozdawcę podkomisji, pana posła Litwińskiego.

Natomiast, co do drugiego wniosku, jest to wniosek o głosowanie imienne. Chcielibyśmy przypomnieć i zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, iż głosowanie imienne – tu też prosilibyśmy pana posła o wyjaśnienie – w rozumieniu regulaminu Sejmu, uregulowane w art. 188 ust. 2 pkt 2, jest trybem głosowania, który może być zastosowany jedynie na posiedzeniu Sejmu. Jest to tryb przy wykorzystaniu przygotowanej urny, posłowie kolejno wyczytywani w porządku alfabetycznym wrzucają swoje kartki do urny, itd. Na posiedzeniu Komisji obowiązują dwa tryby głosowania. Jednym z tych trybów głosowania jest głosowanie przez podniesienie ręki przy jednoczesnym wykorzystaniu urządzenia do liczenia głosów, a drugim sposobem głosowania jest podniesienie ręki i obliczenie głosów przez sekretarzy. Jak rozumiem, wniosek pana posła przewodniczącego jest o to, ażeby przy głosowaniu wniosku o odrzucenie sprawozdania podkomisji głosować przy użyciu kart do głosowania. Tak się przynajmniej wydaje, że jest taka możliwość w tej sali, wiec w momencie, kiedy taki wniosek uzyskałby większość, to tak też Komisja powinna głosować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, wobec powyższego wydaje się, że mamy jasność, przynajmniej ja mam jasność, że powinniśmy teraz przystąpić do procedowania, czyli do rozpatrzenia sprawozdania podkomisji. Powinniśmy wysłuchać sprawozdania podkomisji przygotowanego przez pana posła. Chyba że będą jeszcze jakieś inne wnioski formalne. Po wysłuchaniu tego sprawozdania nastąpi zrealizowanie wniosku pana przewodniczącego Tchórzewskiego. Dobrze, bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Z regulaminu Sejmu, art. 184, absolutnie nie wynika potrzeba głosowania nad wnioskiem po wysłuchaniu sprawozdania podkomisji. Przypomnę: „Marszałek Sejmu udziela głosu poza porządkiem dziennym posiedzenia lub w związku z dyskusją jedynie dla zgłoszenia wniosku formalnego lub sprostowania błędnie zrozumianego lub nieściśle przytoczonego stwierdzenia.” Najważniejsze, moim zdaniem: „Wnioski formalne mogą dotyczyć wyłącznie spraw będących przedmiotem porządku dziennego i przebiegu posiedzenia”. Art. 184 ust. 5 „Sejm rozstrzyga o wniosku formalnym po wysłuchaniu wnioskodawcy i ewentualnie jednego przeciwnika wniosku”. Panie przewodniczący, wniosek dotyczy materii, która jest przedmiotem naszego dzisiejszego posiedzenia. Regulamin Sejmu nic nie mówi o tym, że najpierw trzeba wysłuchać sprawozdania podkomisji, a dopiero później głosować. Pan przewodniczący w sposób właściwy uzasadnił swój wniosek, zaś na posiedzeniu Komisji był czytany ten projekt, była

dyskusja, miała miejsce dyskusja, pracowała podkomisja; wiedza pana przewodniczącego, którą posiada, na temat przygotowanego sprawozdania, uprawnia go do tego, żeby złożyć taki wniosek. Wnoszę, panie przewodniczący, o dotrzymanie zapisów regulaminu Sejmu, poddanie wniosku pod głosowanie, ewentualnie po wysłuchaniu jednego głosu przeciwnego wnioskowi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jest tylko jedno małe moje zastrzeżenie – ja jestem przewodniczącym Komisji, a nie marszałkiem Sejmu. Proszę o zabranie głosu przedstawiciela Biura Legislacyjnego.

Legislator Łukasz Nykiel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, z tą korektą, iż wniosek o odrzucenie sprawozdania podkomisji, zdaniem Biura Legislacyjnego, i takie stanowisko wyrażamy, nie jest wnioskiem formalnym ani wnioskiem proceduralnym. Po pierwsze, pan poseł posługuje się art. 184 ust. 3 Regulaminu Sejmu, który odnosi się do posiedzeń Sejmu, a w ramach posiedzeń Komisji zastosowanie ma art. 163a Regulaminu Sejmu, który w ust. 2 mówi: „W przypadku zgłoszenia na posiedzeniu Komisji wniosku w sprawie proceduralnej wniosek taki głosowany jest niezwłocznie".

Trzeba, wydaje się, po pierwsze, odróżnić wniosek proceduralny od wniosku formalnego, gdyż tylko wnioski proceduralne mogą być na posiedzeniu Komisji zgłaszane; po drugie, trzeba rozstrzygnąć, czy wniosek o odrzucenie sprawozdania podkomisji jest wnioskiem proceduralnym? Biuro Legislacyjne wyraża stanowisko, że ten wniosek takim wnioskiem nie jest. Tak też brzmiała moja pierwsza wypowiedź.

Natomiast wnioskiem proceduralnym jest drugi z wniosków, który został złożony przez pana posła Tchórzewskiego, o to, ażeby głosowanie nad tym wnioskiem merytorycznym przeprowadzić za pomocą urządzenia do liczenia głosów. Taki wniosek jest wnioskiem proceduralnym. Powinniśmy go procedować niezwłocznie. Po przegłosowaniu tego wniosku głos powinien zabrać sprawozdawca podkomisji, który przedstawi sprawozdanie i po przedstawieniu tego sprawozdania wniosek merytoryczny, o odrzucenie tego sprawozdania, zgłoszony przez pana posła Tchórzewskiego, powinien zostać przegłosowany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Ja też tak to rozumiałem. Dobrze, że teraz wszyscy zgadzamy się tutaj, w prezydium. Proszę bardzo, pan przewodniczący Adamczyk z wnioskiem formalnym.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, wnoszę o przerwanie posiedzenia Komisji do dnia jutrzejszego, do czasu określonego przez pana przewodniczącego. Uzasadniam. Otóż, dzisiaj rozpatrywany jest jeden z fundamentalnych projektów ustaw dotyczących PKP S.A., dotyczący polskich kolei, spółek wchodzących w skład grupy kapitałowej PKP S.A. Na dzisiejszym posiedzeniu nie jest obecny ani prezes PKP S.A., ani jego zastępcy, nie są obecni prezesi spółek, chociażby takich jak PKP Intercity, PLK, Przewozy Regionalne, spółek najważniejszych. Otóż, wydaje się absolutnym skandalem, że mówi się o przyszłości polskich kolei bez obecności prezesa i jego zastępców, bez obecności członków Zarządu PKP S.A., bez obecności prezesów spółek. To jest absolutny skandal, niebywały, niedopuszczalny. Powiem tyle: ja rozumiem, że pana prezesa PKP S.A. może dzisiaj nie interesować to, co w Sejmie jest procedowane, a co dotyczy kolei i jej przyszłości. Rozumiem, że pan prezes może nie być tym zainteresowany. Niemniej jednak skala uposażenia prezesa PKP S.A., jego zastępców, powinna w sposób właściwy nie tylko motywować, ale zobowiązywać ich do obecności, nawet wieczorem, bo dochody rzędu 2 tys. zł na dobę, dochody w wysokości kilkudziesięciu tys. zł miesięcznie, w sumie około 100 tys. zł miesięcznie, każą tym osobom być dzisiaj obecnym na posiedzeniu. Uważam, panie przewodniczący, że procedowanie bez obecności tych osób tego ważnego, fundamentalnego projektu dla PKP jest niedopuszczalne, jest skandalem i proszę, żeby pan przewodniczący wraz z przedstawicielem rządu, z panem ministrem Masselem, doprowadzili do sytuacji, kiedy

szefowie przedsiębiorstwa, o którego przyszłości dzisiaj i w kolejnych dniach będziemy decydowali, byli tutaj obecni na sali. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Ktoś się zgłaszał. Pan poseł Szmit. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, czy wyobrażacie sobie, że można byłoby obradować na temat ustawy, która może doprowadzić do upadłości Deutsche Bank, w którym nie będzie brał udziału prezes tej firmy? Dziękuję bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, ja nie poznałem pana prezesa Przewozów Regionalnych mówiąc, że prezes PKP Przewozy Regionalne jest nieobecny. Przepraszam, nie chciałem pana urazić. Mówiłem o skali dochodów prezesa spółki PKP S.A., także prezesa PLK, nie o dochodach prezesa Przewozów Regionalnych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wysoka Komisjo, w posiedzeniu bierze udział przedstawiciel resortu Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w związku z tym możemy dzisiaj tutaj procedować zgodnie z regulaminem Sejmu. Padł wniosek formalny o przerwę, w związku z tym poddaję pod głosowanie wniosek pana przewodniczącego Adamczyka o ogłoszenie przerwy. Proszę sprecyzować, do kiedy przerwa?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, bardzo proszę o ogłoszenie przerwy do czasu, kiedy będzie pan pewien, że w posiedzeniu będzie uczestniczyło kierownictwo PKP S.A. oraz kierownictwo spółek zależnych, przede wszystkim PKP PLK, PKP Intercity, tych spółek wiodących w grupie kapitałowej.

Panie przewodniczący, ja wiem, że zawsze uczestniczy przedstawiciel rządu. Dziwię się, dlaczego, po raz kolejny, w posiedzeniach nie uczestniczy prezes PKP S.A.? To jest po prostu wstyd i żenada.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Bardzo proszę Biuro Legislacyjne, czy jest to właściwie sprecyzowany wniosek formalny?

Legislator Magdalena Klorek:

Panie przewodniczący, w naszej ocenie, tak. Jest to wniosek o przerwę do czasu zapewnienia przez przewodniczącego Komisji obecności tych osób.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Wobec tego poddaję pod głosowanie wniosek pana przewodniczącego Adamczyka.

Kto z państwa posłów jest za ogłoszeniem przerwy? Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o ogłoszenie wyniku.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

12 głosów „za", 12 głosów „przeciw", 2 posłów wstrzymało się od głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

W związku z tym, wniosek nie uzyskał większości.

Przystępujemy do głosowania wniosku o zastosowanie kart do głosowania.

Kto z państwa posłów jest za tym, aby głosowanie odbyło się przy pomocy kart do głosowania? Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyniku głosowania.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

12 głosów „za", 13 głosów „przeciw", 1 poseł wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał rekomendacji Komisji. Przystępujemy zatem do realizacji porządku dzisiejszego posiedzenia. Bardzo proszę o zabranie głosu

przez przewodniczącego podkomisji, pana posła Arkadiusza Litwińskiego. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, szanowni państwo, postaram się to zrobić, może bez zbędnego uproszczenia, ale w sposób możliwie prosty. Otóż, mam zaszczyt przedstawić sprawozdanie podkomisji, które jest wynikiem pięciu posiedzeń, odbytych pomiędzy 20 czerwca a 5 października br., w składzie ośmioosobowej podkomisji, oczywiście, z udziałem na każdym posiedzeniu projektodawcy, czyli pana ministra i jego współpracowników, z udziałem przedstawicieli przedsiębiorców branży kolejowej – nie będę ich tutaj wszystkich wymieniał, też nie powiem, żebym miał pewność, żeby w każdym posiedzeniu dokładnie w tym samym składzie brali udział – i z udziałem, oczywiście, strony społecznej, strony reprezentującej załogi przedsiębiorstw kolejowych. W spotkaniach również brał udział przedstawiciel NIK. To w największym skrócie co do grona, w którym pracowaliśmy, bo rzeczywiście przebieg prac, zarówno na posiedzeniach Komisji jak i pomiędzy posiedzeniami Komisji, zmierzał do tego, aby wypracować zapisy, jeśli nie wszystkich satysfakcjonujące, to przynajmniej eliminujące zgłaszane w trakcie posiedzeń zagrożenia.

Winien jestem przedstawić kilka argumentów, czy też zespołów argumentów, które są zawarte w ekspertyzach, o które Komisja wystąpiła. Czynię to chronologicznie.

Dysponowaliśmy opinią z 22 lipca przewodniczącego Krajowej Rady Sądownictwa, opinią Prokuratora Generalnego z 25 lipca, w konkluzji której również była dodatkowa opinia Biura Analiz Sejmowych, na tematy konstrukcyjne. Zlecieliśmy jako Komisja i uzyskaliśmy dwie ekspertyzy podstawowe, dwie opinie podstawowe. Pierwsza dotarła do nas 7 sierpnia i ona dotyczy oceny skutków rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji…, pełna nazwa tutaj w grę wchodzi. Przytoczę tutaj jedno zdanie z początku, ze streszczenia. W punkcie pierwszym, cytuję: »Autor niniejszej opinii przychyla się do stwierdzenia, że spółki przewozowe powstałe na mocy ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" nie powinny być wyłączone z możliwości ogłoszenia upadłości, gdyż wyjątek taki nie znajduje praktycznego uzasadnienia«.

Kolejna ekspertyza, czy opinia, datowana jest 26 sierpnia br. Ona dotyczyła kwestii prawnych, była opinią stricte prawną. Główna jej myśl przewodnia, zawarta w punkcie 1, była taka, że „projektowana ustawa wymaga dalszych prac legislacyjnych". I tak też się stało. Jak już wspomniałem, na kanwie opinii Prokuratora Generalnego co do zgodności z konstytucją tego projektu uzyskaliśmy dodatkową opinię BAS w sprawie niektórych aspektów zgodności z konstytucją. Nie stwierdza się niezgodności z konstytucją.

Ostatnim dokumentem, o którym warto wspomnieć, jest dodatkowa opinia ministra spraw zagranicznych, o którą wystąpiliśmy. Zacytuję jej ostatni fragment. On ma niecałe dwie strony, ale konkluzja jest następującą: „Z przyczyn wskazanych powyżej, utrzymywanie stanu prawnego, w którym niemożliwe jest wszczęcie postępowania upadłościowego lub innej równoważnej procedury, stanowi naruszenie zobowiązań państwa członkowskiego, wynikających z art. 107-109 Traktatu i naraża Polskę na postępowanie przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej w trybie art. 108 ust. 3".

To ostatnia opinia dotyka jednego z dwóch zasadniczych obszarów sporu, a właściwie głównego obszaru sporu. Ta kwestia, to była kwestia następująca, jaka jest motywacja dokonywania takich właśnie zmian, które rekomendujemy w tekście sprawozdania, które rząd wcześniej zaproponował w tekście projektu. Ten spór został przez członków podkomisji rozstrzygnięty w taki oto sposób, że większa część spośród nas podzieliła pogląd ministra spraw zagranicznych, którego konkluzję przed chwilą zacytowałem.

Drugi obszar sporu, a w zasadzie współpracy – tak to nazwę – zajął najwięcej czasu. To była kwestia, że skoro już wystarczająca większość podkomisji wyraziła pogląd, że te zmiany – co do zasady – są konieczne i wskazane, chociaż niosą pewne ryzyka, to należy zminimalizować te ryzyka, które mogłyby być skutkiem zafunkcjonowania upadłości przedsiębiorstwa kolejowego świadczącego usługi przewozowe w transporcie pasażerskim. O tym więcej mówił nie będę, bo jeden z moich przedmówców, pan

przewodniczący Tchórzewski, dość obszernie swój punkt widzenia zrelacjonował. Te punkty widzenia są różnie prezentowane, ale – jak sądzę – wszystkich połączyła taka chęć, że jeśli są jakieś ryzyka, to żeby je wyeliminować, a przynajmniej zminimalizować. W tym zakresie wypracowano, w trakcie licznych posiedzeń podkomisji, ale też w trakcie prac pomiędzy tymi posiedzeniami, pewien pakiet poprawek, które zostały uwzględnione w tekście sprawozdania.

Wspomnę też, że pan przewodniczący Tchórzewski zgłaszał też pakiet poprawek nawiązujący do historycznego już projektu, sprzed kilku lat, który w Wysokiej Izbie w poprzednich kadencjach był rozpatrywany, który de facto tworzyłby nadzwyczajny tryb upadłości i de facto tworzyłby nowe przepisy w zakresie prawa upadłościowego. Te poprawki nie zostały przez podkomisję przyjęte.

I to jest sedno mojego zadania, tego, co powinienem powiedzieć, nie wchodząc w szczegóły, bo one by nie miały specjalnego znaczenia. Przedstawiam tekst sprawozdania w imieniu podkomisji. Uprzejmie proszę – mając na uwadze wszystkie ważkie kwestie poruszone przez moich przedmówców – o jego przyjęcie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia sprawozdania. Proponuję, abyśmy rozpatrywali… A, przepraszam, przepraszam. Proszę Biuro Legislacyjne.

Legislator Magdalena Klorek:

Panie przewodniczący, nierozstrzygnięty jest wniosek o odrzucenie sprawozdania podkomisji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, dziękuję za podpowiedź. Oczywiście, poddaję pod głosowanie wniosek pana przewodniczącego Tchórzewskiego o odrzucenie sprawozdania podkomisji w całości.

Kto z państwa posłów jest „za"? Dziękuję. Kto jest „przeciw"? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyniku głosowania.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

11 głosów „za", 14 „przeciw", nikt nie wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał rekomendacji Komisji. Przystępujemy więc do rozpatrzenia sprawozdania. Proponuję, abyśmy procedowali artykułami.

Czy do tytułu ustawy są uwagi? Proszę państwa posłów? Proszę stronę rządową?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę Biuro Legislacyjne?

Legislator Magdalena Klorek:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Stwierdzam, że przyjęliśmy tytuł ustawy. Przechodzimy do rozpatrzenia art. 1. Proszę o uwagi państwa posłów. Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ze sprawozdania przedstawionego przez pana posła Litwińskiego wynika, że, tak naprawdę, największą motywacją do proponowania tych rozwiązań, tego projektu ustawy, jest fakt, że stan obecny nie zgadza się z – i tutaj mam trudności ze zdefiniowaniem – prawem unijnym. Coś się nam tu nie zgadza, tutaj w Polsce, jeśli chodzi o funkcjonowanie kolei, że one nie mogą upaść. To też tak do końca nie było powiedziane, z czym się to nie zgadza, że koleje w Polsce nie mogą upaść i przedsiębiorstwa kolejowe. Szanowni państwo, no, wybaczcie, czy rzeczywiście mamy narażać na szwank firmy, które zatrudniają kilkadziesiąt tysięcy osób, które są jedną z podstaw

funkcjonowania systemu komunikacyjnego Polski tylko dlatego, że coś się tutaj nam nie zgadza, jeżeli chodzi o to, że przedsiębiorstwa nie mogą upaść? Gdyby było tak, że ktoś by powiedział, że Komisja Europejska wystosowała tyle i tyle monitów, tyle i tyle zastrzeżeń, tyle i tyle było w tej sprawie wniosków, że musimy z tym coś zrobić. Ale na to nie ma stosownych argumentów. Nie ma stosownych argumentów, bo pan przewodniczący ich nie przedstawiał. Nie sądzę, żeby to było przez zaniechanie, bo bardzo starannie i rzetelnie starał się przedstawić przebieg prac podkomisji. W związku z tym nie ma tego podstawowego argumentu, dlaczego to robimy? Dlaczego to robimy?

Szanowni państwo, naprawdę, jest to niewyobrażalne, żeby o losach spółek tak ważnych dla Polski rozmawiano bez prezesów tych spółek, spółek publicznych. O wynagrodzeniach już nie będę mówił, ale chodzi o zwykłą, elementarną, ludzką odpowiedzialność tych ludzi, bez względu na to, ile oni zarabiają, dużo czy mało. Ich odpowiedzialnością jest los kilkudziesięciu tysięcy ludzi, ich rodzin, funkcjonowania linii, które – biorąc pod uwagę funkcjonowanie kolei w Polsce – liczą ponad sto lat. A dostajemy po prostu projekt ustawy. To są niecałe dwie strony, które mówią, że teraz po prostu możemy te spółki położyć, na zasadach ogólnych. Takie jest przesłanie, taki jest cel i takie jest uzasadnienie tej ustawy. Czy to naprawdę wystarczy tej naszej Komisji, rozumiem, że ludziom odpowiedzialnym, którzy nie od wczoraj chodzą pod tym świecie i z różnych pieców chleb jedli i byli odpowiedzialni w różnych sytuacjach, żeby ot tak, po prostu, kilkoma zdaniami załatwić PKP? Tak po prostu musiało być. Ktoś tak powiedział. Ale kto powiedział? Z czym to się nie zgadza? Z którą dyrektywą? Co tu jest niezgodne? Kto naciskał? Kto nas rozlicza z tego? My, czy nasze społeczeństwo, naród, czy nie wiadomo kto, jakiś enigmatyczne twory, które, tak naprawdę, nie są zdefiniowane, bo jeśli są zdefiniowane, to można z nimi dyskutować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że po prostu spotykaliście się na posiedzeniach podkomisji i na pewno odbyła się bardzo głęboka dyskusja. Bardzo prosiłbym o merytoryczne uwagi do poszczególnych zapisów. Bardzo proszę, pan przewodniczący Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Członkowie podkomisji dysponowali i dysponują tekstem, który ja w konkluzji tylko cytowałem, opinii Ministerstwa Spraw Zagranicznych, która o tym mówi. Zmuszony jestem, może nie całość, ale kilka zdań jeszcze odczytać. Chodzi zarówno o niezgodność z Traktatem, jak i z wytycznymi wspólnotowymi z 2008 r., dotyczącymi pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych. Kilka najważniejszych zdań odczytam: „Komisja Europejska potwierdziła, że nieograniczone gwarancje zagrażają konkurencji, są niezgodne z Traktatem. Zdaniem Komisji, gwarancje takie nie mogą być uzasadnione zadaniami o charakterze użyteczności publicznej w przypadkach, gdy takie gwarancje dotyczą działalności zarówno na rynkach konkurencyjnych, jak i pozbawionych konkurencji. Komisja żąda całkowitego zniesienia nieograniczonej gwarancji przyznawanej przedsiębiorstwu. Taka sytuacja miała miejsce choćby w przypadku nieograniczonej gwarancji dla Poczty Polskiej.” I ostatni akapit: „W punkcie 123 powyższych wytycznych Komisja wezwała państwa członkowskie do poinformowania, jakie środki państwa członkowskie planują w celu zniesienia nieograniczonych gwarancji. Punkt 127 wytycznych zobowiązał państwa członkowskie do podjęcia odpowiednich działań najpóźniej w terminie dwóch lat od dnia publikacji wytycznych, to znaczy do 22 lipca 2010 r. W lipcu 2009 r. władze polskie poinformowały Komisję o przyjęciu proponowanych środków i zobowiązały się do zniesienia przedmiotowych gwarancji do końca pierwszego kwartału 2010 r. W tym czasie Komisja Europejska niejednokrotnie wskazywała władzom polskim, że utrzymywanie braku możliwości stwierdzenia upadłości Polskich Kolei Państwowych narusza reguły Traktatu w zakresie pomocy publicznej i przypominała o obowiązku zmiany tych przepisów”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W związku z tym, że w polskim parlamencie, w ostatnim czasie zwłaszcza, niestety, chociażby dzisiaj na posiedzeniu Komisji, doszło do zdziadzienia obyczajów, doszło do kompromitacji ministra transportu Sławomira Nowaka, minister transportu pozwala sobie na kompromitowanie przez podległych mu pracowników, kieruję pytanie nie do prezesa PKP S.A., ale kieruję pytanie do ministra. Panie ministrze, proszę powiedzieć, w ilu krajach Unii Europejskiej i w których, wprowadzono przepisy umożliwiające upadłość spółek kolejowych? Proszę wymienić państwa, w których te przepisy zostały już wprowadzone.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy to był wstęp do wniosku? Przynajmniej ja nie rozumiem. Gdyby pan przewodniczący wyjaśnił.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To jest taka sytuacja, gdy…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł, nie udzieliłem pani głosu, proszę powstrzymać się od komentarzy. Mam prawo zwrócić się do posła, który wypowiada opinię, mam prawo oczekiwać wyjaśnień i tylko o to proszę, ponieważ nie zrozumiałem, w jakim kontekście pan minister ma występować. Tego nie rozumiem i dlatego zwracam się o to. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, bardziej obrazowo, może to będzie zrozumiałe. Otóż, dochodzi obecnie do sytuacji, że – obrazowo rzecz ujmując – ogon macha psem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Chciałbym w tym wszystkim nawiązać jeszcze do dyskusji, która już miała miejsce na posiedzeniu Komisji. Otóż, obowiązek bezwzględnego przestrzegania dotyczy dyrektyw i rozporządzeń. Dyrektyw i rozporządzeń przestrzegamy literalnie, one są przyjmowana w rozwiązaniach tak, jak zostały przyjęte. Natomiast wytyczne mogą być powtarzane i mogą przywoływać państwa członkowskie do porządku, ale niestosowanie ich, nawet w długim terminie, nie wywołuje żadnych sankcji formalnych i dotychczas te państwa, które nie stosowały się do wytycznych, według mojej wiedzy, nie spotkały się z żadnymi sankcjami z tego tytułu. Wytyczne mogą być w tym momencie pretekstem dla rządu do wprowadzenia. Formalnych sankcji z tego tytułu Komisja Europejska w stosunku do Polski nie może wyciągnąć. Oczywiście, może wdrożyć postępowanie, że nie stosujemy się do Traktatu, ale tutaj muszą być odpowiednie tryby i sankcje mogą nas spotkać po trzech – czterech latach od wdrożenia postępowania. Nie raz już Polska miała wdrożone postępowania z tytułu niestosowania Traktatu i po dwóch – trzech latach przyjmowaliśmy jakieś tam przepisy, które w jakiś sposób oględnie starały się to naprawić, więc to nie jest tak. Stąd to pytanie pana posła Adamczyka, w ilu państwach, ile państw podporządkowało się? Szczególnie chodzi o te państwa zasadnicze, Francja, Niemcy, itd., które – ewentualnie, i w jakim zakresie, w jakim trybie – to przyjęły? To jest też w tym wszystkim niezwykle ważne, jak daleko my musimy wychodzić przed szereg? Odpowiedź na to pytanie jest też niezwykle istotna z tego względu, żebyśmy do końca znali intencje, bo to nie jest kwestia, że rząd polski się tylko obawia, bo w tym momencie nie ma czego się obawiać. Czy też po prostu to jest pretekst? Przepisy Unii Europejskiej mogą być pretekstem do tego, żeby tego typu rzeczy ustanawiać, Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie ministrze o udzielenie odpowiedzi. A przepraszam, pan poseł Michał Wojtkiewicz, proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Naprawdę, dzisiaj bardzo trudno dyskutować. Chciałem zadać pytanie, między innymi, panu prezesowi, bo dzisiaj jest, można powiedzieć, czarny dzień dla Polskich Kolei Państwowych. I to wy, szanowni posłowie rządzącej koalicji, będziecie odpowiadali za to. To jest dzień historyczny, naprawdę. Chciałem zadać pytanie, co jest główną przyczyną, że grozi polskim kolejom upadłość? Tu jest całe to sedno, ten klucz, żebyśmy umieli tym kluczem się posługiwać, a nie, w końcowym efekcie strzyżenie owiec następuje, dlatego że jesteśmy zadłużeni przez bankierów i wszystko mamy sprzedać. Niedługo będziemy stare gacie musieli sprzedać, których nikt nam nie kupi. Po prostu, trzeba mieć trochę ambicji, narodowego spojrzenia na to, co polskie. My nie mamy w ogóle żadnej nowej marki, LOT sprzedany, stocznie sprzedane. Kiedy my sprzedajemy stocznie, nie można było dofinansować, to Merkel dofinansuje. Dzisiaj okręty wojenne budujemy we Francji, bo podobno nie ma spawaczy. Kiedy przemysł motoryzacyjny trzeba było rozwalić, to we Francji dotowany był przemysł motoryzacyjny. Dzisiaj przyszła pora na kolej. Szanowni państwo, to jest coś tragicznego. I dzisiaj chciałem zadać pytanie panu prezesowi, proszę podać wszystkie koszty, które doprowadzają do takiego stanu. Nie ma prezesa. Skandal, to jest skandal.

Niedawno na posiedzeniu podkomisji rozmawialiśmy na temat linii kolejowych. Oczywiście, na koszty Przewozów Regionalnych wpływają też między innymi opłaty za linie kolejowe. To wszystko można było poukładać. Koleje Regionalne naprawdę mogłyby służyć ludziom, tak jak służyły dawniej. W 2005 r. jeździłem do Warszawy z Krakowa w 2 godziny 40 minut, dzisiaj 3 godziny 20 minut; z Krakowa do Tarnowa – 2,5 godziny. Weszły autobusy, po 50 minut. Po prostu niszczycie wszystko. To, co jest dobre, tanie, to trzeba to zniszczyć, hańba. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, jeszcze pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Przypominam jeden wątek, który też wydaje się być bardzo istotny, jeśli chodzi o intencje rządu i życzenia. Otóż, brak poprawek, które zgłaszałem na posiedzeniu podkomisji. Oczekiwałem też poprawki, nad którą pracowaliśmy bardzo mocno przy ustawie, której nie doprowadzono do końca w związku z wyborami. Chciałbym zwrócić uwagę na poprawki zmieniające prawo upadłościowe, które powodują, że nie tak łatwo jest po prostu przeprowadzić tę upadłość. Daje to możliwość przygotowania się do tego, żeby funkcjonować. Otóż, te przepisy, które zostały przygotowane, nie są czymś nadzwyczajnym. Te przepisy są oparte na przepisach funkcjonujących w prawie upadłościowym, inaczej sformułowane, na potrzeby banków i zakładów ubezpieczeń, gdzie uznaje się, że banki i zakłady ubezpieczeń są ważne z punktu widzenia funkcjonowania społeczeństwa tak samo, jak ważny jest dowóz do pracy i z tego tytułu tworzy się specjalne przepisy utrudniające, cywilizujące przeprowadzenie postępowania upadłościowego. Tymczasem stanowisko rządu było jednoznaczne, wszystko, co jest odchodzące cokolwiek od nagłego trybu przeprowadzenia upadłości, właśnie takiego jak mówiłem, to wszystko zostało jednoznacznie na wniosek rządu odrzucone. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Rzońca? Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Szanowni państwo, panie przewodniczący, byłem w tym momencie wicemarszałkiem województwa, kiedy usamorządowiano Przewozy Regionalne. W istocie rzeczy to, o czym dzisiaj rozmawiamy, skłania mnie do tego, żeby wrócić do tego, dość przyjemnego momentu, kiedy marszałkowie szesnastu województw przyjechali na spotkanie z ministrem infrastruktury panem Grabarczykiem, z wiceministrem Engelhardtem i kiedy rząd zgodnie z szesnastoma marszałkami dogadał się, że powstanie spółka Przewozy Regionalne. Myśmy się na to zgodzili. Jednakże – i tu chcę to bardzo wyraźnie powiedzieć – wtedy zostaliśmy oszukani. To oszustwo do dzisiaj trwa. Ono polega na tym, że rząd przedstawił fałszywe dane co do stanu spółki, którą przejmą marszałkowie

województw, bo to oni są udziałowcami spółki Przewozy Regionalne. Z wyliczeń, które przedstawił minister Engelhardt wynikało, że wszystko jest *okay*. Później musieliśmy jako marszałkowie zrobić taki koreferat do tych jego wyliczeń i okazało się, że brakuje kilkaset milionów zł. Do dzisiaj, moim zdaniem – a są tu władze spółki Przewozy Regionalne i mogą to potwierdzić – państwo nie uregulowało, wedle mojej wiedzy, roszczeń spółki Przewozy Regionalne. Stąd bierze się ten problem, że dzisiaj idziemy w ucieczkę taką oto, żeby stworzyć możliwość tworząc prawo upadłościowe, żeby mogła spółka Przewozy Regionalne upaść. Ale przez te cztery, czy pięć lat rząd nie wywiązał się ze swoich zobowiązań. Dziś nie byłoby tego problemu, spółka by funkcjonowała, gdyby tylko i wyłącznie rząd przestawił uczciwe dokumenty marszałkom województw. Byłem wtedy marszałkiem z PiS, koledzy byli z Platformy Obywatelskiej. Oni też wierzyli, że rząd nie gra znaczonymi kartami, że prezentuje uczciwe stanowisko. Bardzo się później marszałkowie z PO i PSL wstydzili tego, co rząd zrobił, przedstawiając fałszywe dokumenty na temat spółki Przewozy Regionalne, co do tego dobrodziejstwa, które brali na siebie marszałkowie.

Wiem, że jest prawo unijne. Nie ma co dyskutować, jest zgoda na to, jest taka, a nie inna sytuacja, Komisja Europejska wymusza na nas takie, a nie inne stanowisko. Ale gdzie jest elementarna uczciwość rządu, który po prostu doprowadził do tej sytuacji, że, tak naprawdę, ta spółka Przewozy Regionalne nie miała szans normalnie zafunkcjonować od samego początku, bo została spółką z taką potężną kulą u nogi, która cały czas ją ciągnęła w dół?

Wiem, że rząd dzisiaj nie chce tego widzieć. Przykro mi o tym mówić, ale każdy z państwa, kto dzisiaj podniesie rękę za tym prawem, niech wie o tym, że były zdjęcia, wszyscy marszałkowie dostaliśmy czapki kolejarskie, a później okazało się, że zostaliśmy oszukani. Minister Engelhardt wypadł z rządu, prawdopodobnie ze wstydu albo z jakichś innych powodów i do dzisiaj marszałkowie województw borykają się z problemem przewozów regionalnych tylko dlatego, że rząd nie wywiązał się właśnie ze zobowiązań, z których powinien się wywiązać, bo jak się zawiera umowę, jakąkolwiek, to pierwsze założenie jest, że strony postępują ze sobą uczciwie. Tej uczciwości ze strony rządu wtedy nie było. Mówię to z goryczą, bo też byłem zwolennikiem tego, żeby marszałkowie mieli taki instrument rozwoju regionalnego jak Przewozy Regionalne. I opowiadałem się za tym, jak wielu innych marszałków, a później okazywało się cały czas, że czegoś brakowało. Ta spółka rzeczywiście normalnie nie mogła zafunkcjonować. Dzisiaj mamy karykaturę tej spółki. Wiemy, co się dzieje, chociażby przy próbach powoływania własnych spółek, chociażby na Śląsku. Właściwie nie wiadomo, co zrobić. Oczywiście, w sukurs tej sytuacji przychodzi to prawo europejskie, które wymusza jakby na nas w tej chwili przyjęcie takiego, a nie innego ustawodawstwa, co też powoduje, że ta spółka w pierwszej kolejności będzie mogła upaść. Tylko, co z ludźmi, co ze sprzętem, co z przewozami? Ja tu nie widzę prostej zastępowalności tego problemu, jeśli spółka Przewozy Regionalne upadnie, nie widzę podmiotu. Chyba, że jest jakiś inny scenariusz, może być kolejny scenariusz, że ktoś nagle, szybko wyjedzie na tory, zabezpieczy dojazd dzieciom, rodzicom, uczniom, studentom do miejsc pracy, do domów.

Wypadałoby dzisiaj powiedzieć uczciwie, jak wywiązał się rząd wobec spółki Przewozy Regionalne, zrobić taki mały remanent tego wszystkiego, bo przecież nie ma dymu bez ognia, ten swąd z czegoś się wziął, więc ja apeluję, żebyśmy roztropnie podeszli do głosowania i do tej dyrektywy europejskiej, bo to naprawdę nie jest prosta rzecz, że powiedzmy, lekko mówiąc, splunięmy i mamy z głowy problem Przewozów Regionalnych. To tak nie jest, więc apeluję o dogłębną analizę sytuacji, w jakiej znaleźli się marszałkowie, w jakiej znalazła się spółka Przewozy Regionalne i co my możemy na tę chwilę zrobić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo panu dziękuję. Bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu i udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, oczywiście, na pytanie dotyczące rozwiązań w poszczególnych krajach Unii Europejskiej udzielimy odpowiedzi na piśmie, tak że Komisja otrzyma taką odpowiedź.

Odnosząc się do dyskusji, którą tutaj słyszeliśmy, chciałbym przede wszystkim odnieść się do propozycji, która była zgłaszana w czasie prac podkomisji przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego, która to propozycja, na pewno kierowana dobrą intencją, nie jest rozwiązaniem systemowym, dlatego że stwarza specjalne przypadki w prawie upadłościowym, właściwie tylko do rozwiązania tego problemu i wcale nie ma pewności, że ten problem rozwiąże. Poza tym propozycja, która została nam przedłożona, zakładała wchodzenie regulatora w rolę kuratora, co byłoby przypadkiem, łagodnie mówiąc, konfliktu interesów. W związku z tym prośba jest taka, żeby nie szukać takich rozwiązań na siłę, które miałyby rozwiązać problem, a wcale tego problemu nie rozwiązują.

Proszę państwa, obecny stan prawny nie stanowi żadnej ochrony dla funkcjonowania tych trzech podmiotów, które objęte są przepisami ustawy, bo objęte są nimi PKP Intercity, PKP Cargo i Przewozy Regionalne. To są spółki, które zostały utworzone na gruncie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji. Wszystkie pozostałe podmioty polskiego rynku kolejowego z takiej ochrony nie korzystają, więc argumenty, które zostały tutaj przytoczone, również przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych są jak najbardziej uzasadnione, gdyż nie może być takiej sytuacji, że jakiś podmiot ma inne prawa na rynku niż pozostałe podmioty.

Odnosząc się do tego, co powiedział pan poseł Rzońca. Być może wśród marszałków jest poczucie krzywdy, ale chciałem zwrócić uwagę, że to rząd wypełnił postanowienia porozumienia, które zostało zawarte w 2008 r., gdyż rząd corocznie jednak przekazywał środki, co do których się umówiono, każdego roku 100 plus 116 milionów trafia do budżetów samorządowych, umożliwiając zakupy taboru. I zwracam uwagę, że żaden z tych samorządów nie wniósł tego taboru do spółki Przewozy Regionalne, co niewątpliwie poprawiłoby ich sytuację finansową. W związku z tym, moim zdaniem, to, co tutaj słyszymy, to nawet nie jest pół prawdy, czy nawet ćwierć prawdy, tak że prosiłbym brać pod uwagę wszystkie fakty. My corocznie środki, które rząd zobowiązał się przekazywać, przekazujemy. Tak będzie również w roku przyszłym i w roku 2015.

Wobec powyższego, proszę o przyjęcie zmian w ustawie, które zostały wypracowane podczas prac podkomisji. Zwracam jeszcze na jedną rzecz uwagę – że w czasie tych prac projekt został, naszym zdaniem, znacząco poprawiony. Chciałem też podziękować przewodniczącemu podkomisji, za duże zaangażowanie i podziękować prawnikom z Biura Analiz Sejmowych i z Biura Legislacyjnego Sejmu za pomoc w wypracowaniu tych zapisów, które pozwalają rzeczywiście umożliwić zachowanie ciągłości usług publicznych w sytuacji kryzysowej, bo zapisy, które zostały wprowadzone do tej zmiany ustawy, właśnie pozwalają, przez ograniczony – co prawda – czas, umożliwić kontynuację usług przewozowych. Dziękuję za uwagę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę o głos, panie przewodniczący, w związku z wypowiedzią.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ja mam cierpliwość, możemy do rana. Proszę, pan poseł Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo za deklarację cierpliwości, bo to, myślę, jest bardzo ważne, kiedy debatujemy nad przyszłością kolei. Rozumiem, że są posłowie, którzy chcą tylko wykonać polecenie: ręka w górę, ręka w dół, bardzo im się śpieszy do różnorakich…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, bardzo proszę…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, bardzo proszę o przerwanie tego spektaklu. Po raz wtóry minister transportu Sławomir Nowak został skompromitowany. Otóż, kierowane pytanie merytoryczne do nieobecnych prezesów spółek PKP S.A. znajduje odpowiedź w deklaracji złożenia na piśmie informacji: w ilu krajach Unii Europejskiej wprowadzono możliwość upadłości linii kolejowej. Rozumiem, że pan minister nie musi tego wiedzieć, prezes PKP S.A. to musi wiedzieć i prosto to przedstawić. A zwracam się do kilkunastu obecnych posłów głosujących stale za przyjęciem tych rozwiązań, że oto możecie stać się prekur-

sorami – większość w polskim Sejmie – prekursorami w Unii Europejskiej rozwiązań pozwalających upaść przedsiębiorstwom kolejowym na terenie naszego państwa.

Tak że, panie przewodniczący, proszę jeszcze raz o przerwę, o przerwanie tego żałosnego spektaklu, w którym kompromituje się ministra transportu Sławomira Nowaka. Tutaj powinni być obecni prezesi spółek PKP. Nie ma żadnego. Ignorują Sejm, kpią z Sejmu, kpią z parlamentu. To nie jest tak, że ktoś nam robi łaskę. My chcemy dzisiaj zadać pytanie…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, bardzo proszę… Przede wszystkim proszę o niepodnoszenie głosu. Naprawdę, dobrze słychać. Wszyscy rozumieją i słyszą. Proszę o kontynuowanie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, jeszcze raz powtórzę, proszę o przerwanie tego posiedzenia Komisji do czasu, kiedy wezmą w niej udział osoby, które będą mogły odpowiadać na pytania merytoryczne, kierowane przez posłów, członków Komisji Infrastruktury. Dzisiaj te pytania nie znajdują odpowiedzi. Mnie osobiście nie zadawala, panie przewodniczący, deklaracja, że otrzymam jakąś, jedną czy drugą, odpowiedź na piśmie. Ta odpowiedź powinna paść w trakcie procedowania projektu ustawy. Dzisiaj, panie przewodniczący, nie mamy warunków do tego, żeby w sposób właściwy rozstrzygać „za" lub „przeciw" proponowanym rozwiązaniom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Prośba i apel, panie przewodniczący – proszę szanować demokratyczne rozstrzygnięcia. Głosowaliśmy wniosek o przerwanie dzisiejszego posiedzenia, w związku z tym nie ponawiamy tych samych wniosków. Pan poseł Rzońca, proszę bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Krótko. Ja bardzo szanuję pana, ale mówienie, panie ministrze, że ja mówię ćwierć prawdę, to jest pewne upokorzenie dla pana, dlatego że chyba pan minister dobrze wie, że w sądzie są sprawy pomiędzy Przewozami Regionalnymi a PKP, dwie sprawy, o kwoty rzędu po 300 mln zł. To są niebagatelne pieniądze, więc proszę nie mówić, że rząd wywiązał się z wszystkiego, z czego miał się wywiązać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Bardzo krótko. Panie ministrze, chcę panu powiedzieć, że wiemy, że prawo upadłościowe w żadnym państwie europejskim nie zostało przyjęte, tylko my jesteśmy prekursorami. Jeszcze raz, zupełnie spokojnie: naprawdę, szanowni państwo, czy wy nie rozumiecie, że rozmontowywanie państwa polega na tym, że najpierw zadłużamy, nie mamy czym spłacić długów, więc wszystko wysprzedajemy. Dzisiaj przyszła kolej na wysprzedawanie tego wszystkiego. Co mamy jeszcze do sprzedania? To jest to, o czym dzisiaj mówimy na ten temat. Jeżeli będzie głosowanie, naprawdę, zastanówcie się nad tym, co robicie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Pan poseł Polaczek z wnioskiem formalnym, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja z wnioskiem formalnym, wspierającym ten wniosek, który złożył tutaj przed chwilą ponownie pan poseł Adamczyk. Otóż, dosłownie kilka zdań. Dyskusja nad tym projektem ustawy w świetle pytań, które zostały zadane, a na które nie otrzymano odpowiedzi, ma istotny wymiar symboliczny. Po drugie, to nie jest incydent, tylko to jest stała praktyka, która trwa od prawie dwóch lat.

Przypominam również koleżankom i kolegom, że nie było takiej sytuacji w praktyce rozpatrywania budżetów, że na posiedzeniach budżetowych, które dotyczyły inwestycji kolejowych, po prostu nie zjawiali się szefowie Polskich Linii Kolejowych, jeszcze w takiej sytuacji, w której mamy tutaj kompletnie zmienianą politykę w zakresie finan-

sowania infrastruktury. Oczywiście, to jest komentarz nie do tego projektu ustawy, który rozpatrujemy, ale uzasadnienie, jednak potwierdzające potrzebę przerwania tego posiedzenia, mające również na uwadze szacunek dla historii polskich kolei i tej decyzji, którą podejmuje dzisiaj parlament, na tym etapie Komisja Infrastruktury, która ma przyjąć sprawozdanie podkomisji.

Dla mnie, jako byłego ministra transportu, to są rzeczy po prostu tak niebywałe, po prostu szokujące i w gruncie rzeczy boję się nazwać to dosadnie, bo gdybym chciał nazwać to dosadnie po męsku, co można na ten temat powiedzieć… Proszę tutaj, w imieniu własnym i wyrażając ten głos za wnioskiem pana posła Adamczyka, o ponowne przegłosowanie wniosku o przerwanie tego posiedzenia do czasu uzupełnienia reprezentacji strony rządowej o przedstawicieli tych kluczowych spółek, PKP Cargo, PKP Intercity, PKP S.A., po to, abyśmy mogli – również w ich obecności – ten projekt przyjąć bądź go odrzucić, ale przede wszystkim najpierw zadać merytoryczne i – w sensie konkretów- podstawowe pytania, których po prostu w tych warunkach nie można zadać.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Zwracam się do Biura Legislacyjnego o pomoc. Bardzo proszę.

Legislator Łukasz Nykiel:

Dziękuję, panie przewodniczący. Stanowisko Biura Legislacyjnego w kwestii wniosku proceduralnego o przerwę jest następujące. Wydaje się, że wniosek o przerwę z uzasadnieniem, które jak gdyby jest ponowieniem – chodzi o to, żeby na posiedzeniu Komisji zjawili się prezesi spółek kolejowych – taki wniosek został już przegłosowany i wydaje się, że nie ma potrzeby, żeby ten wniosek głosować ponownie. Komisja wyraziła swoje stanowisko, ten wniosek nie uzyskał większości.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, przystępujemy do dalszego procedowania. Pytam państwa posłów, czy są uwagi do brzmienia art. 1? Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Biur Legislacyjne?

Legislator Magdalena Klorek:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam, że Komisja Infrastruktury przyjęła brzmienie art. 1.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Sprzeciw, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wobec sprzeciwu poddaję pod głosowanie. Kto z państwa posłów jest za przyjęciem brzmienia art. 1?

Poseł Anna Paluch (PiS):

Wycofuję sprzeciw.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł wycofała sprzeciw, więc wobec niewniesienia uwag stwierdzam, że Komisja Infrastruktury przyjęła brzmienie art. 1.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 2 sprawozdania. Proszę o uwagi państwa posłów. Dziękuję. Proszę stronę rządową.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Nie zgłaszamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę Biuro Legislacyjne.

Legislator Magdalena Klorek:

Nie zgłaszamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Wobec niewniesienia uwag stwierdzam, że Komisja Infrastruktury przyjęła brzmienie art. 2.

Przechodzimy do art. 3. Proszę o uwagi. Państwo posłowie? Dziękuję. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Nie zgłaszam uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Biuro Legislacyjne?

Legislator Magdalena Klorek:

Nie zgłaszamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Wobec niewniesienia uwag stwierdzam, że Komisja Infrastruktury przyjęła brzmienie art. 3.

Przechodzimy do art. 4. Proszę o uwagi. Państwo posłowie? Dziękuję. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Nie zgłaszam.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Biuro Legislacyjne?

Legislator Łukasz Nykiel:

Panie przewodniczący, mamy drobną uwagę redakcyjną. Ona oczywiście nie wpływa na zawartość merytoryczną projektu. Proponujemy, ażeby dwukrotnie użyte wyrazy „o której mowa", chodzi o drugi wiersz, tam, gdzie jest: „ w art. 14 ust 3 ustawy, o której mowa w art. 1", te „o której mowa" zastąpić wyrazem „zmienianej", gdyż jest to forma prawidłowa.

Natomiast druga zmiana, analogiczna, tam, gdzie jest: „przepisu art.51a ust. 2a – 2d ustawy, o której mowa w art. 3", też proponujemy i prosimy o uwzględnienie tej uwagi, żeby te wyrazy „o której mowa" zastąpić wyrazami „zmienianej". I to tyle.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są inne uwagi? Nie ma. Wobec powyższego – wobec niewniesienia sprzeciwu, jedynie korekt redakcyjnych – stwierdzam, że Komisja Infrastruktury przyjęła brzmienie art. 4.

Przechodzimy do art. 5. Proszę o uwagi. Pan poseł Szmit, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mamy tu do czynienia z takim standardowym *vacatio legis*, 14 dni od dnia ogłoszenia. Biorąc pod uwagę sytuację, w jakiej jesteśmy, oznaczałoby to, że spółki regionalne są w jakiejś skrajnie trudnej sytuacji i należy natychmiast podejmować działania dotyczące ich upadłości. Czy tak mogę rozumieć tę intencję, panie ministrze? Po odpowiedzi zgłoszę wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy są inne uwagi? Nie widzę. Proszę, panie ministrze, o udzielenie odpowiedzi na zadanie pytanie.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Zdaniem resortu, nie istnieją żadne przesłanki uzasadniające jakieś szczególne potraktowanie terminu wprowadzenia ustawy w życie, stąd termin standardowy 14 dni.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy pan poseł Szmit? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

W związku z tym, Wysoka Komisjo, składam wniosek o to, aby wprowadzić zapis, że „ustawa wchodzi w życie 31 grudnia 2014 r.”

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Poddaję pod głosowanie wniosek pana posła Szmita.

Kto z państwa posłów jest za tym, aby ustawa weszła w życie z dniem 31 grudnia 2014 r.? Bardzo dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyniku głosowania.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

9 głosów „za”, 13 „przeciw”, brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Poprawka pana posła Szmita nie uzyskała rekomendacji Komisji. Panie pośle, rzecz jasna, według regulaminu, proszę tę poprawkę na piśmie do Biura Legislacyjnego zgłosić. Pan minister? Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Chciałem tylko wyjaśnić panu posłowi Szmitowi, że w art. 4 jest przepis, który odracza wejście w życie ustawy w odniesieniu do spółek świadczących usługi publiczne o 12 miesięcy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za to wyjaśnienie. Wobec powyższego, pytam, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 5 w brzmieniu sprawozdania podkomisji? Nie ma sprzeciwu, stwierdzam zatem, że Komisja przyjęła brzmienie art. 5.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, w związku z tym, że nie znalazł akceptacji wniosek o głosowanie imienne sprawozdania podkomisji, w związku z tym, że posłowie Prawa i Sprawiedliwości są przeciwko tym rozwiązaniom, w związku z tym, że osoby chcące głosować za tym sprawozdaniem pragną być anonimowe, oświadczam – i proszę o zapisanie tego oświadczenia literalnie w biuletynie z dzisiejszego posiedzenia Komisji – posłowie Prawa i Sprawiedliwości w tym momencie wychodzą z głosowania, nie biorą udziału w głosowaniu.

Jesteśmy przeciwko przyjęciu tego sprawozdania. Wszystkie osoby, które pozostają na sali – każdy czytający ten biuletyn za miesiąc, za rok, czy za dziesięć lat niech ma świadomość, że wszystkie te osoby, mam na myśli posłanki i posłów, którzy pozostają na sali – głosują za przyjęciem tego projektu, tego sprawozdania. Nie będziecie państwo anonimowi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście, to jest wolny wybór każdego z państwa posłów.

Pytam państwa posłów, czy jest sprzeciw do przyjęcia całego sprawozdania podkomisji? Nie ma. Stwierdzam zatem, że Komisja Infrastruktury przyjęła sprawozdanie podkomisji dotyczące rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, ustawy – Prawo upadłościowe i naprawcze oraz ustawy o transporcie kolejowym. Bardzo dziękuję.

Pozostaje nam wyznaczyć posła sprawozdawcę. Proponuję, aby tę misję kontynuował pan poseł Arkadiusz Litwiński. Czy są inne propozycje? Nie ma. Bardzo dziękuję.

Opinia MSZ do przyjętego sprawozdania – do wtorku, 29 października br.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku, zamykam dzisiejsze posiedzenie. Dziękuję za udział. Do zobaczenia.